8 bl.: 1 Fr.

weekblad voor de jeugd

Robbedoes

5e JAARGANG. - Nr. 21. - Afl. 226.
27 MEI 1943.

Robbedoes, Ommeganckstraat 21, Antwerpen. - Abonnement : per kwartaal 12 fr. - per halfjaar 23 fr. - per jaar 45 fr. - Postcheckrek. J. Dupuis, Zonen & Co., Nr. 3621.59,











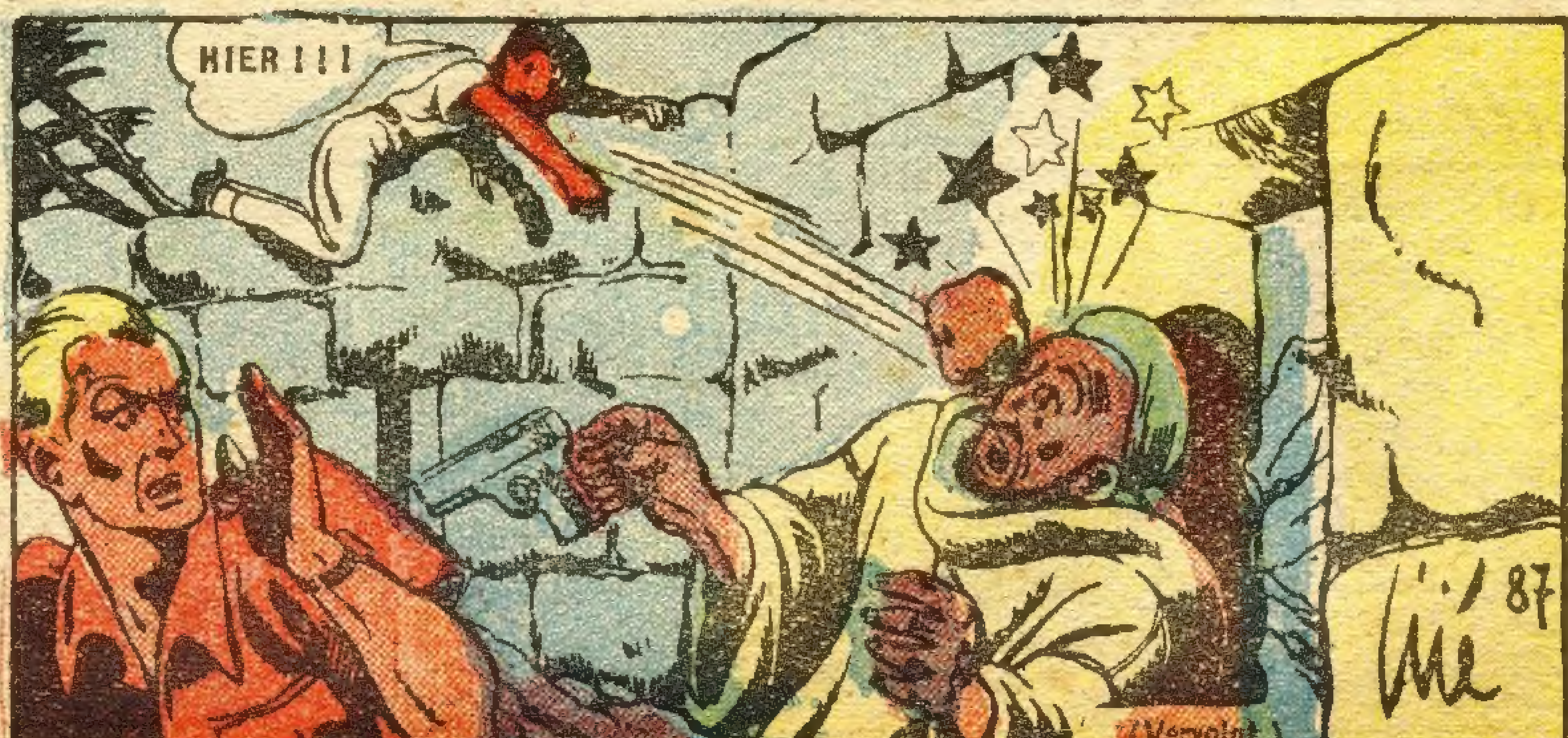












(Vervolgt.)

Robbedoes VLIEGER

VRAGENBUS

JOS VANDER VOORT, te Rijkevorsel. — Ge hebt vergeten, uw deknaam en stamnummer op te geven. Wilt ge daar in 't vervolg eens op letten ? Wat uw beide Eskaders betreft : stuur me de stamnummers van de vliegers, die van het eerste en van het tweede Eskader deel uitmaken (afzonderlijk) en stel de kandidatuur van twee vliegers voor Eskaderleider. Die worden dan wel officieel aangesteld en het Eskader aangenomen. Dan krijgen ook deze beide Eskaders een nummer.

PILOOT BILL V 866. — Ziehier de gevraagde adressen : Florimond Claus, Korte Smisstraat - August Poté, Snepkaai 8 - Paul Vryens, Sportstraat 107 - Raymond Naessens, Kazematstraat 45 - Gilbert Pattheeuws, Priesterstraat 217 - Charles Casaert, Groendreef 217.

Ottorino V. d. d. VALLERES V 4123. — En waarom zou Robbedoes niet meer verschijnen ? Ge ziet wel, dat al deze vertelsels geen steek houden, aangezien ge Robbedoes in handen hebt. Voor persoonlijk antwoord moet in 't vervolg 2 fr. betaald worden.

JOE BING V 4068. — Misschien kunt ge in het 174e Eskader ingelijfd worden. Stel u eens in verbinding met Willy Bourguignon, Goedendagstraat 55. Jachtvliegtuigen veroorzaken zoo'n fluitend geluid door de groote snelheid, waarmede ze de lucht klieven. Watervliegtuigen blijven drijven, omdat de bootjes (drijvers), waarop ze steunen, luchtdicht zijn. Een boot blijft toch ook drijven.

LOCK. XC V 2587. — De Martin 130 is uitgerust met vier Pratt and Whitney Twin Wasp S1A4G motoren van 830 pk. VB 39,60 - VO 215,10 - H 7,50 - 27,60 - LG 11163 - TG 25133 - VLB 5149 - HG 5182 - MS 290 - KS 209 - LS 113. Geodetische constructie is een bouwwijze, waarbij het geraamte van het vliegtuig gevormd wordt door gekruiste diagonale ijzeren banden, in plaats van de gewone methode van spanten en liggers.

VI. SPI. V 2936. — De Sabena is thans niet werkzaam, zoodat we niet kunnen zeggen, welke voorwaarden er na den oorlog aan de vliegtuigbestuurders van de Sabena zullen gesteld worden. Het is thans ook niet mogelijk, een brevet van vlieger te nemen.

PILOOT BILL V 866. — De Junkers 52 is een driemotorig verkeersvliegtuig, uitgerust met BMW Hornet motoren van 660 pk. VB 29,25 - VO 110,50 - H 6,10 - L 18,90 - LG 5404 - TG 9200 - VLB 915 - HG 5800 - MS 280 - KS 250 - LS 90. De Curtiss P. 40 (zelfde als XP. 40) is een Amerikaansch jachtvliegtuig, uitgerust met één vloeistofgekoelden Allison GV 1760.D.1 motor van 1220 pk. VB 9,10 - H 3,45 - L 7,60 - LG 1800 - TG 2355 - VLB 110 - HG 10.600 - MS 644 - KS 587. De beschrijving van de Fokker D 21 verscheen in Afl. 195.

BOB.

ALS DE ZEE ROEPT...

(Vervolg van bladzijde 6.)

glazen (1) en in de duisternis moesten wij naar voren, waar men, naar het geluid te oordeelen, een zwaar zeil optrok.

Nu en dan op onzen weg en terwijl we nog niet gewoon waren aan de duisternis, die het zicht zeer bemoeilijkte, hoorden wij de waarschuwing om ons vast te houden. « Hang on there », klonken de stemmen en bijna onmiddellijk daarop sloeg een golf op het dek en hingen wij, ons met beide handen vasthoudend, in het tuig te bengelen, terwijl het water onder onze voeten heen en weer ruischte. Wanneer die tonnen water eindelijk van dek waren gespoeld, slopen wij verder naar de donkere schimmen, die wij aan den fokkemast ontwaarden en waar, onder een echt zeemansgehuil, aan allerlei touwen getrokken werd.

Ze waren bezig, den fok te bergen. Weer moesten wij in het want om het groote flappende zeil te overmeesteren. Wat een verschil met de kalmte van ons logies ! Nu ook moesten we met de grootste omzichtigheid te werk gaan om niet door het zware zeil overboord geslagen te worden.

Zonder ongevallen werd ook dit zeil geborgen en toen ik weer op het dek kwam, beukten de golven nog steeds over de verschansing en moesten wij meermalen ons heil in het want zoeken. Soms geraakten wij tot den hals in het water.

Toen het dag werd, konden wij ons beter rekenschap geven van de ontketende elementen, waartegen het schip met verminderd zeil te kampen had, zonder erg veel te vorderen. Maar het luisterde toch wel naar het stuur.

Enkele uren later nam de wind, die gunstig geworden was, in hevigheid af en werd de zee minder woelig. Thans werden enkele zeilen bijgezet.

Een zeilschip op thuisreis voer ons onder bovenmarszeilen voorbij op korten afstand. Het was de driemaster « Invercargill », thuishoorend te Glasgow, die een lange reis achter den rug had en weldra weer veilig in de haven zou liggen. Lang bleven onze blikken op het langzaam verdwijnende schip rusten. Het was een indrukwekkend gezicht en wij allen vroegen ons af, wanneer ook wij de thuisreis zouden aanvaarden.

Toen de avond viel, had de « Allegiance » reeds vele zeilen bijgezet en voeren wij met een flinke vaart in zuidelijke richting.

De barometer voorspelde goed weer, de wind was gevallen tot een stijve bries en alles kwam geleidelijk weer in den haak. Onze kajuit was nu netjes opgedroogd en iedereen voelde zich opgewekt.

De andere leerlingen werden wat vriendelijker voor mij. Mijn kranig gedrag tijdens den storm was hieraan zeker niet vreemd. Over de ongemakken en ontberingen had ik zelfs niet gerept.

Nu de stormperiode voorloopig voorbij was, werd het leven aan boord van de « Allegiance » ingericht volgens de gewone scheeps-routine. De wacht aan dek moest zich overdag onledig houden met het herstellen van het touwwerk en het andere scheepstuig, dat niet meer in goeden staat was. Bij dit werkje was ik een ervaren matroos behulpzaam en kreeg van hem mijn eerste lessen in het matrozenwerk. Er werd gesplitst, katrollen uiteengehaald en nagezien en allerhande tuig ter hand genomen.

Er waren altijd twee leerlingen aan dek en twee beneden, in de wacht te kooi. Zoodra mijn taak ten einde was, bracht ik mijn vrijen tijd door met het doorsnuffelen van Engelsche boeken over zeevaartkunde. Hoeveel uren heb ik niet doorgebracht over « Norie's Epitome » gebogen en met mijn trouw woordenboek aan mijn zijde ?

Ik had ook al eens mogen kijken door den sextant van den tweeden stuurman en langzamerhand geraakte ik vertrouwd met de eerste beginselen der zeevaartkunde. Hoe meer kennis ik als zeeman of in de stuurmanskunst kon opdoen, dacht ik, des te meer zou ik door de anderen gewaardeerd worden, want zij minachtten zwakheid en onwetendheid.

Toen wij in het gebied der Noord-Oostelijke passaatwinden gekomen waren, werden de stevige stormzeilen door oude vervangen, die alleen gebruikt werden in de tropische gebieden en in de streek der windstilten, dit om de goede te sparen. Het verwisselen nam enkele dagen in beslag. De zeilen, die van de ra's kwamen, werden netjes opgerold en de naam op een lapje zeildoek geschreven, dat er aan vastgehecht werd. Op deze schepen werd alles met de grootste zorg uitgevoerd. Ieder voorwerp had zijn plaats en daar kon het steeds zonder moeite gevonden worden.

Tijdens de hondenwacht — dit is de wacht, die slechts twee uur duurt, een van vier tot zes en een van zes tot acht 's avonds — wandelde ik op het dek met de matrozen, die van dienst waren. Ik leerde veel van hen en vernam vooral, wat mij nog te wachten stond.

Ik luisterde gretig naar het relaas van hun wedervaren op zee en aan wal. Zij vertelden over de havens, waar de zeilschepen gewoonlijk gingen lossen en laden, zooals te Santa-Rosalia bijvoorbeeld, in de Golf van Californië.

In zulke tropenhavens arbeidde de bemanning, de leerlingen inbegrepen, half naakt beneden in het ruim, om de lading cokes te lossen. Dit werk, dat uitgevoerd werd bij een vreeselijke hitte en met handwerktuigen, duurde vaak twee maanden lang.

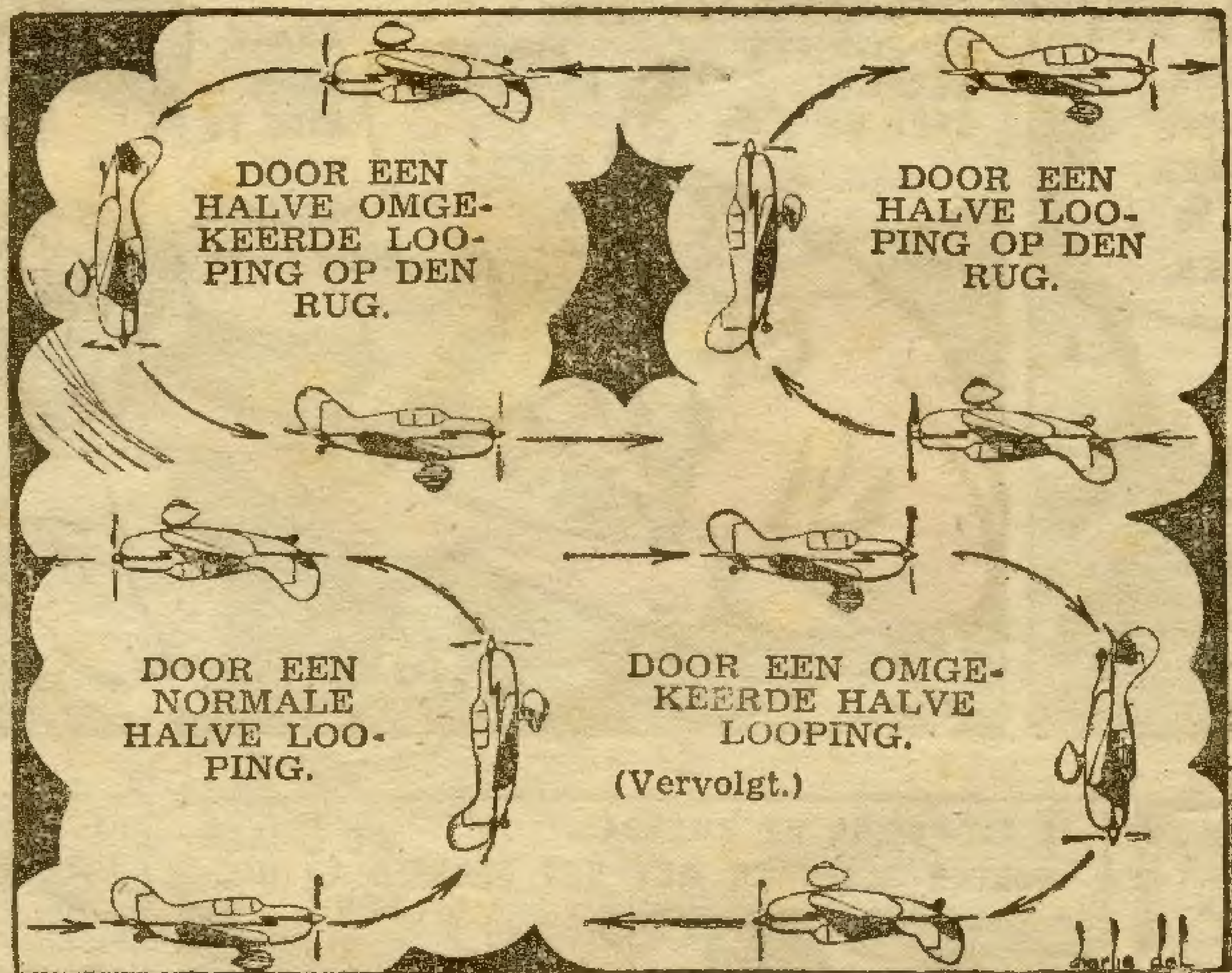
De matrozen verhaalden ook over reizen in ballast naar havens, waar moest geladen worden. Vooral een ballastreis naar Portland, aan de Westkust van Noord-Amerika, boezemde mij veel belang in.

(Wordt vervolgd.)

1) De term « glazen » is een overleve...ng uit den tijd, dat het halfuurs-zandglas nog gebruikt werd. Na het eerste glas, of het eerste halfuur der wacht, weerklonk er één slag op de scheepsbel, dan op het uur 2, tot om 8-12-4 uur er 8 maal op de bel werd geslagen.

WIJ LEEREN VLIEGEN...

Om van een gewone vlucht in rugvlucht over te gaan, of omgekeerd, bestaan er verschillende methodes.



DE BAARD EN DE KALE

DE ZES DUKATEN

























Eerst en vooral een daverend hoera voor onze onklopbare wervers, met aan hun kop **KAPITEIN NEMO 14434**, die zoo maar eventjes **VIJFTIEN** namen in ons gouden rakkersboek liet inschrijven. Verder **Ali-BA-BA 13055 (12) ; Buffalo-Bill 14780, Herwig C. 469, Little Cayoux, Vorst der Bleekgezichten (elk 5) ; Bill West 14677, Blauwe Barry 14049, Jan Kordaat 13684, Jungle Jim, Roode Ruiter, Vl. Wachter III (elk 3) ; Mennekep. 6835, Red Ryder, Rikukus 938, Spike 6228, Tarzan 13022 (elk 2) ; Bill West 14677, Blauwe Sperwer, Roode Kapitein, Buffalo Bill 6601, Guynemer 13051, Hannibal 13721, Kapitein Swoje, Marc Costa 860, Padvinder 14651, Vlugge Eekhoorn (elk 1).**

Eere geschiede al deze toegewijde rakkers !

Rakkers, het zonnetje schijnt lekker op Snuffeltjes blonde krullen. En de lucht is blauw als z'n oogjes. Het is heerlijk in deze Lente.. en toch moet er te Antwerpen nog een zekere **Robbedoes 10** wonen, die het koud heeft. Hij wenscht in ieder geval een **konijnenvel te looien** ! Hoe moet dit gebeuren ? Een ingewikkelde zaak, rakkers. Maar omdat er al verschillende kurieusneuzen naar gevraagd hebben, vooruit dan maar ! Voor het looien hebben we eerst en vooral een looibad noodig. Dit bad is samengesteld uit 10 liter water (ongeveer één emmer), 1 kg aluin en 0,5 kg keukenzout. Eerst het water aan den kook brengen, direct daarna zout en aluin toevoegen, en zoo gauw alles opgelost is, laten afkoelen. Zoo haast men het mengsel aan de hand verdragen kan wascht en wrijft men geducht het vel langs de binnenzijde. Dit gedurende 10 à 15 minuten. Daarna dompelt men het vel, of de vellen — want het is natuurlijk veel profijtelijker verschillende vellen ineens te looien — in de vloeistof. Minstens 48 uur duurt dit bad ! Hierna wordt het vel uit het looibad genomen. Men kookt het mengsel opnieuw en laat het weer lauw worden, net als de eerste maal. Ook weer 10 à 15 minuten wasschen en inwrijven en daarna weer voor twee dagen in het bad ! Niet vergeten, tijdens het weeken het — of de — vel(len) van tijd tot tijd te keeren. Nu wordt het vel gedroogd, gespoeld en in de buitenlucht, in de schaduw, gedroogd, met de binnenzijde naar buiten op een strak gespannen koord gehangen. De aluin heeft de vellen stijf gemaakt. Daarom moeten ze 2 à 3 maal daags, wanneer ze half droog zijn, in alle richtingen flink uit gerekt worden. De haren zijn nu nog onrein en vet : ze ontvetten is het volgende bedrijf. Daarom spant men het vel open op een plank (haren aan den buitenkant natuurlijk, **Piet Kwabbernoot !**) Nu het haar bepoederen met zeer fijn uitgezifte houtasch. Na 24 uur mag men het vel met een stalen borstel reinigen. Nogal ingewikkeld, niet ? Het best is, dit door een vakman te laten doen, die ondervinding heeft. Een kleine vergissing en het mooi gedroomde pelsenmutsje is naar de vaantjes ! Schoenmaker, blijf bij je leest ! Daarbij is het moeilijk het vel, voordat er met looien moet begonnen worden, oordeelkundig te bewaren en open te snijden... maar : al doende leert men ! Veel succes, bontwerkers !

Ook het **inbinden van losse Robeddoesnummers** is een speciale « stiel ». Op onze drukkerijen gebeurt dit machinaal. Daardoor zijn onze heerlijke abums zoo fijn verzorgd. Snuffeltje zou dit ook kunnen uitleggen, maar daar komen noodzakelijkerwijze teekeningen, figuren bij te pas en die nemen te veel plaatsruimte in : iets voor na den oorlog dus. Je kunt ook zelf boeken inbinden. Eerst wordt elk boekdeeltje zuiver gemaakt, scheuren geplakt, enz. Dan volgt het naaien : op een speciaal daartoe rechthoekig houten raampje worden twee à drie linten gespannen. Aan deze linten bevestigt men met boekbindersgaren de deeltjes. Hoe dat juist gebeurd kan maar alleen practisch getoond worden, of weer met behulp van een reeks schetsen... en je weet, wat ik daar juist over schreef, hé ? Nu wordt de rug gelijmd, en wanneer het droog is, de zijkanten afgekapt (met een machine, die ongeveer werkt lijk... een guillotine !) Dan trekt men den rug rond. Vervolgens worden de kartons van den omslag aan de linten gelijmd en dan komt de rug er aan. Deze rug bestaat uit een linnen, lederen (vroeger !) of perkalen band, van binnen met stijf papier voorzien. Na den rug volgt de buitenbekleeding der kartons. Daarna plakt men het eerste en laatste blad van het boek tegen den binnenkant van den omslag, en klaar is Kees ! Of men moest den rug of voorzijde nog van letters of teekeningen voorzien, die er op gedrukt worden. Je ziet, rakkers, een heel werkje ! Ik beloof, als het eenigszins mogelijk is, dat ik jullie na den oorlog leer boekbinden !

En nu iets zeer belangrijks : het **briefpapier** van de Robbedoes Vliegclub (R. V. C.) is ook verkrijgbaar voor de leden van de Robbedoes Rakkersclub (R. C.). Prijs : 25 brieven plus omslagen tegen 12,50 fr. Een zacht prijsje nu, hoor !

Dan hebben we daar die filmkwestie van **Slimme Bever**, uit Meerbeke, die niet begrijpt, hoe sommige prenten, die uit Italië komen, het opschrift « Jan Van der Heyden » dragen. Natuurlijk heeft deze regisseur, die onze « Witte » draaide, die films niet vervaardigd ; hij verspreidt ze enkel in ons land. Of we geen andere filmregisseurs hebben ? Jawel. Maar die draaiden « cultuurfilms », die door het gewone kinemapubliek in verre na niet genoeg gekend en gewaardeerd worden. Een paar mannen, waaronder Karel de Keukeleire, verdienen allen lof. Zij vervaardigden mooie films, o. a. over de beiaarden, over Brugge, over het vlas, over onze machineindustrie, enz... Soms worden deze vertoond in de aktualiteitenkinema's, of als documentairen bij een gewoon filmprogramma ingelascht. Jefke Bruyninckx (die nu reeds een « Jef » geworden is) doet nog immer aan film, hoor. De film, rakkers, doet mij immer denken aan millioenen. Millioenen meters film, millioenen filmtoeschouwers, millioenen... dollars ! Millioenen steden !

Harry Dickson uit Oostende wenscht de **vijf grootste** steden te kennen. Hier zijn ze : Londen, met negen millioen zielen (meer dan gansch België !), oppervlakte 5178 vierk. Km., d. w. z. grooter dan de provincie Luxemburg ! 1/5 van de Engelsche bevolking leeft in de hoofdstad. Dan volgt New York met 7 millioen inwoners, Parijs met 4,7 millioen, Berlijn met 4,3 millioen en Chicago met 3,4 millioen zielen. Jullie moeten de oppervlakte dezer steden maar eens op de kaart zoeken en vergelijken ! Het grootste nijverheidsland is zonder twijfel de U. S. A. (= Vereenigde Staten van Amerika) en het grootste landbouwland zal wel Rusland zijn. Betrekkelijk gesproken, dat wil zeggen in verhouding tot zijn werkkrachten, is Groot-Brittannië het meest geïndustrialiseerde (= van nijverheid voorziene) land : meer dan 52 % der inwoners zijn werkzaam in de industrie en slechts 8 % in den landbouw. Bulgarije daarentegen bevat 82 % landbouwers en slechts 8 % nijveraars. Natuurlijk zal de oorlog deze toestanden wel eenigszins veranderd hebben. Maar wat schreef Snuffeltje dan vroeger eens over 't rantsoen ? Ik zal dan maar aan **RED SETTINA** uit Veurne zeggen, dat de staatspaketbooten, die dienst deden tusschen Oostende en Dover, hoofdzakelijk voor brieven en reizigersverkeer bestemd waren, minder voor vervoer, maar toch wel, indien Snuffeltje zich dit goed herinnert, 9000 ton haalden. De zee, rakkers, doet ons zeker denken aan een **aquarium**, dat is een bak met water (Latijn : aqua) gevuld, waar onze siervisschen hun luilekkerleventje slijten. **OLIVER PRICE** uit Antwerpen verlangt te weten, hoe we de glazen platen aan mekaar kunnen brengen zonder metalen kantstukken. Welnu, dit is onmogelijk, tenzij men moest probeeren, de glazen wanden met cement in te metsen, hetgeen practisch van weinig nut is, daar dat ons aquarium veel te zwaar en onverplaatsbaar zou maken. Het zal trouwens maar moeilijk zijn, zelf zoo'n ding aaneen te « lijmen ». Hoe ga je dat ijzer bewerken zonder de noodige werktuigen ? Hoe ga je het metaal plooien en lasschen ? Misschien wel iets voor groote broer — metaalbewerker — en daar gaan we dan ook ons licht opsteken, terwijl ik jullie wat over een der vreeselijkste instellingen, de **Vrijmetselarij** vertel. **De naam van deze instelling** zal jullie reeds vreemd lijken. Ziehier waar hij vandaan schijnt te komen. Onder invloed van het humanisme, dat de heidensche beschavingsidealen weer op het voorplan bracht, ontstonden in Engeland, Schotland en Ierland « vrijmetselaarsloges ». Er werden namelijk in de metselaarsgilden niet-vaklieden toegelaten, zoowat als « beschouwende » leden. Deze lieden traden veelal toe uit het vrijzinnig genootschap der Rozenkruisers, of uit uit groepeeringen, die over het algemeen vrijzinnig en dus tegen het geloof en tegen de kerk gekant waren. Joodsche geleerden stonden gewoonlijk op het voorplan. Veel Schotsche edelen sloten zich aan, ook om anti-kerkelijke redenen, die hun oorsprong hadden in de vier eeuwen vroeger verboden Tempeliersorde. Stilaan werden nu de echte metselaars door de « beschouwende » vrij-metselaars vervangen. **De verspreiding** geschiedde snel. In 1725 werd de vrijmetselaarsorde naar Frankrijk overgebracht, in 1733 naar Amerika en in 1734 naar Nederland. Uit deze landen verspreidde ze zich weldra over gansch de wereld. Welk is nu **haar doel ?** Dit is moeilijk te verklaren, aangezien er zoo een groot verschil bestaat in de verschillende groepeeringen en overal paste ze zich aan plaatselijke toestanden en volkeren aan. Toch hebben de meeste loges wel 'n innig verband. De zegepraal van de vrijzinnige, humanistische gedachten, los van alle bovennatuurlijkheid, geloof en kerkelijke wetten. Zij is dus in wezen anti-katholiek, hoewel ze beweert, niet antigodsdienstig te zijn en sommige logebroeders wel het bestaan van een Opperwezen aannemen. De Katholieke Kerk is echter, volgens de Loge zelf beweert, « driemaal gevaarlijker dan een andere kerk ». **De indeeling** der loge is zeer ingewikkeld en verschilt nogal van land tot land. Naast den ouden Engelschen « ritus » hebben zich ook een Schotsche, een Egyptische, enz. gevormd. Gewoonlijk bestaan er 33 graden in de leden, die zich « broeders » noemen. Deze zijn ingedeeld in lagere graden, hoogere graden en oppergraden. De benamingen dezer verschillende graden zijn dikwijls afgeleid uit het oude gildewezen, zooals de drie eerste graden : leerling, gezel en meester. Verschillende plaatselijke loges vereenigen zich tot Grootloges, anders gezegd : « Groot-Oostens ». Waarin schuilt nu **het gevaar en het kwaad der vrijmetselarij ?** De loges streven zoogenaamd naar « vrijheid, gelijkheid en broederschap » onder alle menschen, maar onder hun vermomming werkten zij zich in tal van politieke, artistieke en sociale kringen in, om daar hun heerschappij en dwingelandij uit te oefenen.

OM LID TE WORDEN VAN ONZE BEFAAMDE ROBBEDOESCLUB...

moet je je naam, voornaam, schuilnaam, adres en geboorteplaats en -datum opgeven aan Snuffeltje.

Daarbij moet je 4 frank in postzegels in je brief stoppen. Doe er, zoo mogelijk, een pasportfoto bij. Je wordt dan in het gouden boek der Robbedoesvrienden ingeschreven en ontvangt tevens een lidkaart met eerewet en den sleutel van het geheim cijferschrift van onze roemruchte club. Bovendien stuurt Snuffeltje het prachtige Robbedoesspeldje, dat je tot lid van onze groote Robbedoesfamilie stempelt. (Wie geen kenteeken verlangt, hoeft maar 50 ctm. inschrijvingsgeld te betalen.)

De meeste revoluties en oorlogen der laatste eeuwen werden door de vrijmetselarij ontworpen, veroorzaakt en... betaald, want de loges groepeeren bijna alleen rijke en invloedrijke personen. Voor geen enkel middel deinzen de vrijmetselaars terug, ook niet voor moord, wanneer dit hun nuttig is, en dit kostte reeds menig tegenstander het leven. Al wat in de vergaderingen van de logebroeders wordt behandeld, is geheim, zelfs de geheimen van de hoogere graden dringen niet door tot de lagere. Al de groepeeringen, die tegen den godsdienst werken, worden gewoonlijk bestuurd door de loge. Ja, heel veel schijnbaar nuttige of onschuldige handelszaken dienen slechts tot het verrijken der vrijmetselarij. Het is dan ook te begrijpen, rakkers, dat verschillende landen deze beweging verboden hebben, daar dit slechts hun eigen veiligheid kan dienen. De « Staten van Holland » vaardigden in 1735 reeds zoo'n bevel uit. Men wist dus al vroeg wat voor vleesch men in de kuip had met deze oogenschijnlijk menschlievende bonden ! Ook onze **Moeder de H. Kerk** verbiedt ten strengste het lidmaatschap van gelijk welke Loge. Hij, die hier niet aan gehoorzaamt, stelt zichzelf in den ban. De vrijmetselarij heeft tal van eigen bewoordingen, herkenningsteekens en symbolen. De plaats, waar een loge gevestigd is, heet « Oosten », een redevoering « bouwstuk », een geschreven of gedrukt stuk « teekenplank », enz. De winkelhaak, de passer, het schietlood, enz., zijn geliefkoosde symbolen.

Onze rakker, en verschillende andere, wenschen nu nog te weten, wat er op het programma staat der **Koloniale Hoogeschool te Antwerpen**. De plaatsruimte belet mij, dit hier te behandelen. Trouwens, een beleefd briefje naar deze instelling en jullie worden uitvoerig ingelicht. En nu, om weeral te eindigen, rakkers, nog enkele bescheiden vraagjes... Alle nummers van 1942 zijn nog verkrijgbaar — betaling in postzegels of op onze postrekening — **KLEINE BEVER III** uit Vilvoorde. Robbedoesalbum Nr. 10 is verschenen omstreeks Paschen, **TARZAN** uit Deinze. Iets door de rakkers in ons blad laten schrijven, gaat niet, **J. JANSSEN** uit Asch. Vroeger hadden we een knollentuin en dat kostte niets, hoor, maar... de knollen moesten natuurlijk eerste klas zijn ! Toch ontvangt Snuffeltje nog immer graag jullie grapjes, opstelletjes, teekeningen, enz., **WILLY WALDRAFF uit Mechelen, en LANGE WAPPER** uit Overpelt. Om te correspondeeren, **ROODE RUITER** van Zout-Leeuw, moet je handelen volgens onze correspondentiewet, die vroeger reeds een paar keer gepubliceerd werd. Ik wil er echter aan toevoegen, dat onze rakkers, ééns die « twee brieven in één » verstuurd, geduld moeten hebben tot een liefhebber komt opdagen... àls er een komt ! Jullie prijs, **STORMVOGELS** uit Hoboken, werd verzonden. En nu blijft er me niets anders over dan rakker **TRUXA** uit Gent hartelijk geluk te wenschen met zijn circus en... jullie allemaal mijn moegepende pootje te bieden, met den kreet :

MET ROBBEDOES VOORUIT EN VOORAAN !

Jullie trouwe Snuffeltje.

CLUBNIEUWS

De Stormvogels dagen de **Antwerpsche clubs** uit op een **voetbalwedstrijd** voor jongens van 9 tot 13 jaar, op het veld van de aannemende club. Voor verdere inlichtingen : IJskelderstr. 65, Hoboken-Antwerpen.

Welke club uit de omgeving van **Heusden** is bereid **te voetballen** tegen de onlangs gestichte Robbedoes Club Heusden ? Zich wenden : Vijverstraat 38, Heusden.

NONKEL RIK'S POPPENKAST IN GROOT-ANTWERPEN

Zondag, 30 Mei, om 3 uur, in het Poppentheater, St.-Jacobsmarkt 25, Antwerpen.

Maandag, 31 Mei, om 5.30 u., in de zaal « St. Jakob », Kerkstraat, Kapellen.

Woensdag, 2 Juni, om 5 uur, in de zaal « Vox », Bredabaan 523, Merksem.

Donderdag, 3 Juni, om 5 uur, in de zaal « Sporting », Herenthalsche baan 310, Deurne-Zuid.

Vrijdag, 4 Juni, om 5 uur, in de zaal « Pelikaan », Oude Baan, Ekeren-Donck.

Op het programma :

Een buitengewoon Chineesch sprookje :
TCHI-TCHANG-TCHONG
Met draken, geesten, toovenaars. Het land van het geweten ! Een waar wonder !

Prijzen der plaatsen : 3 en 4 frank. Leden der Robbedoesclubs (R. C. of R. V. C.) hebben op vertoon van hun lidkaart 50 ctm. vermindering op alle vertooningen.

DE BLAUWE SPERWER



















De Avonturen van Robbedoes

ROBBEDOES IS OP WEG NAAR DEN DUIVELSTOREN, WAAR HIJ DENKT, DAT PRINSES BABA OPGESLOTEN ZIT. INTUSSCHEN IS MATUTU AAN HET SAMENSPANNEN !



















ZAL FOX IN DE VAL LOOPEN ?

(Vervolgt.)

(76)







(Zie verder op de laatste bladzijde.)

Als de zee roept

door L. Victor V. Edmond

Op bevel van den kapietin moesten nu de wachten gekozen worden. Ieder der twee officieren koos om de beurt een man of een leerling voor de stuurboord- of bakboordwacht. Iedereen werd nu nog aan dek gehouden om behulpzaam te zijn bij het manœuvreeren en om de zware ankers op de voorplecht te plaatsen en zeevast te maken. Mister Roberts, de eerste stuurman, hield toezicht bij dit werk, terwijl de tweede stuurman, een nog jonge man, die zoo pas zijn examen had afgelegd, andere plichten vervulde, zooals het in gereedheid brengen van alles om de zeilen bij te zetten.

Zoodra wij ver genoeg van wal verwijderd waren, werd bevel gegeven om sommige zeilen los te maken en bij te zetten. Daarna werd de lange sleeptros ingekort en toen dit zware werk ten einde was, blies de sleepboot het sein, dat zij ons zou loswerpen. Dit gebeurde enkele minuten later en daar voer nu de « Allegiance » op eigen kracht. De sleepboot stoomde ons voorbij op weg naar huis en haar bemanning wuifde ons een laatste vaarwel toe.

Geleidelijk werden er nu meer zeilen bijgezet. Stag- en marszeilen, kluivers, de fok en het grootzeil volgden elkaar op, waarna ook de bramzeilen en royals gezet werden. Dit alles was nieuw voor mij, ik trok waar de anderen trokken en loste waar zij losten, zonder het waarom te begrijpen. Ik was een en al bewondering voor de lieden, die alle koorden en lijnen zoo goed kenden en de plaatsen wisten, waar deze vastgemaakt of geworpen moesten worden.

Na een paar uur was de « Allegiance » onder volle zeilen. Ik vond dit een wonderbaar schouwspel, hoewel ons schip niet te vergelijken was met de groote zeilschepen van de « Bank Line », waarop ik later dienst nam.

Op die schepen had alles veel grootere afmetingen en waren de kajuiten en salons gezellig en prachtig ingericht. Al het houtwerk was gepolijst in die vertrekken, stoelen en sofa's waren alle overdekt met fluweel en het koperwerk steeds netjes gepoetst. Op zee werd dit alles bedekt met overtrekken uit zeildoek, maar zoodra we in een haven kwamen, werden deze weggenomen en de tapijten en loopers te voorschijn gehaald, met het oog op de ontvangst der bezoekers. Er waren weinig stoombooten, die op zoo'n inrichting konden bogen.

De « Allegiance », de « Isle of Aran » en de « Trongate », alle drie van onze maatschappij, waren echter veel kleiner en ouder. In de kajuiten en vertrekken was alles eenvoudig en geschilderd, in plaats van gepolijst.

Ook uitrusting en tuigage waren op deze schepen ouderwetsch en ongerieflijk. Zij hadden verouderde windassen, hadden geen donkey machine om de ladingen te lossen en de zware ankers te lichten. Alles werd met handenarbeid verricht en we moesten soms uren lang kaapstanderswerk uitvoeren, in tegenstelling met wat op moderner zeilschepen gebeurt.

Wij zeilden nu gestadig voort en de eerste nacht verliep zonder meldenswaardige gebeurtenissen. De zeelieden hadden bevel gekregen, volgens hun wacht, gedeeltelijk aan dek te blijven en gedeeltelijk naar kooi te gaan. In de wacht aan dek was er een man aan het stuurrad, een ander op den uitkijk, de overigen ijsbeerden (een zeemansterm voor het slingerend wandelen, den zeeman eigen) op het dek.

Tegen den morgen nam de wind in hevigheid toe en moesten de lichte zeilen ingenomen worden. De wolken werden dreigend en het oogenblik was aangebroken, waarop ik mijn eerste onderricht zou krijgen over de wijze, waarop een zeilschip wordt voorbereid, om den strijd tegen de elementen aan te gaan.

Wij hadden allen ons olieplunje en zeelaarzen aangetrokken. Met hoeveel ongeduld had ik naar dit oogenblik verlangd. Toch voelde ik mij weinig op mijn gemak in deze kleedij, die mij aan een duikerpak deed denken. Met den zuidwester over de ooren getrokken, bewoog ik me traag en zwaar over dek. Dit ongemakkelijk gevoel nam nog toe, toen ik dingen moest uitvoeren, waarvan ik geen begrip had, en men mij van alle kanten begon toe te snauwen. Nu voelde ik wel, hoever ik nog verwijderd was van mijn kapiteinsdiploma en hoeveel ik nog zou moeten leeren verduren, voordat ik stuurman en later kapitein zou wezen. Dit waren nog maar mijn eerste lessen, mijn eerste ervaringen, nu eerst kreeg ik mijn zeebeenen.

's Avonds, nadat ik mijn vier uren rust had gehad, waarvan er één verloren ging aan mijn « peggy »-taak, moesten zware zeilmanœuvers uitgevoerd worden. Het weer was verslecht, zoodat na de royals ook de bramzeilen met het groote zeil moesten geborgen worden. Later bleven nog slechts de marszeilen, de fok en de onderste stagzeilen met den bezaan over.

Bliksemschichten doorkliefden het luchtruim en zware golven sloegen over het dek van de « Allegiance », die merkelijk naar één zijde overhelde. Af en toe werd ik door een onverwachte beweging tegen het dek geslagen en rolde door het water tot tegen de verschansing. « Alle hens », dus « iedereen » werd aan dek gehouden, daar de wacht niet voldoende was om de bovenmarszeilen bij zoo'n wind in te nemen.

Dien nacht heb ik nooit vergeten. Het tieren van den wind, de wildbeukende golven op het dek, de neerstriemende regen, de flitsende bliksem, gevolgd door zware donderslagen, en het gevaar, dat de vijftig ton buskruit opleverden, zullen, zoolang ik leef, in mijn geheugen geprent blijven.

Het was een hevige storm, waarmee wij in het St.-Georges-Kanaal te worstelen hadden. Zoodra een bijzonder zware golf over de verschansing sloeg en het gansche dek overspoelde, sprong iedereen in het want om de watermassa te ontwijken, die met het slingeren van het schip van de eene zijde naar de andere stroomde. Wanneer het water het dek ontruimd had, begaf iedereen zich weer naar zijn post.

Ik kreeg het bevel, mee naar boven te gaan en een der zeilen vast te maken. Het was de eerste maal, dat ik dit tijdens een storm deed. In den donkeren nacht volgde ik de anderen voorzichtig in het want, om het voor-bovenmarszeil in te nemen en op de ra vast te maken. De wind speelde onder mijn oliejekker, dien ik niet, als extra voorzorg, met een riem of touwtjes om mijn middel bevestigd had. De regen maakte mij kletsnat, daar de wind den achterkant van den oliejekker omhoog sloeg. Mijn rug was niet beschermd en het regenwater dreef door mijn broekspijpen als afvoerbuizen omlaag tot in mijn laarzen.

Het schip slingerde en stampte geweldig en ik had alle moeite om niet overboord te slaan. Soms helde het zoozeer over naar de loefzijde, dat ik al mijn krachten moest inspannen om mij vast te houden en niet achterover te vallen. Toen ik aan de « top » (de mars) kwam, klom ik er niet over zooals de anderen, maar kroop door de « lubbershole », een opening aan den binnenkant. Op deze weinig zeemansachtige wijze bereikte ik de mars en ging dan het stengewant op, om tenslotte ter hoogte van de ra te komen. Ik moest nu verder over het voetpaard, een touw of draad, die onder de ra gespannen is, om er op te staan. Er was slechts een handreeling, waaraan het bovenste van het zeil gehecht was (moderne schepen hebben een extra-reeling om zich aan vast te houden). Het was een zeer ongemakkelijke karwei, daar op het paard te staan en bijna geen houvast te hebben, behalve aan het flapperende zeil.

Iemand riep mij toe :

— Een hand voor het schip en een voor u zelf, jongen !

En om het gemakkelijker voor mij te maken, ried men mij aan, in het midden van de ra te blijven.

De matrozen verrichtten halsbrekende toeren om mij voorbij te steken en aldus het uiteinde der mars-ra te bereiken. Onder rhythmisch geroep, een echt gehuil, werd dan getrokken en gesleurd, totdat het zeil tenslotte op de ra vastgemaakt was, zoodat er geen gevaar bestond, dat het weer zou los geraken.

Van daarboven was het schouwspel indrukwekkend. Het schip leek lang en smal. Het water stond soms tot aan den rand der verschansing. Zonder ondervinding als ik was, dacht ik op sommige oogenblikken, dat het vaartuig onmogelijk die massa water bijtijds kon afschudden en vlot blijven. Wanneer het geweldig overhelde naar de loefzijde, zag ik de golven als bewegende heuvels het schip naderen. Zij schenen elkaar te overrompelen, om dan enkele oogenblikken nadien met een zwaar gedruisch over de verschansing op dek te storten.

Doorweekt en huiverig kwam ik naar beneden. Aan veranderen van kleederen kon echter niet gedacht worden, daar ik mijn wachtbeurt nog moest doen.

Toen eindelijk mijn vier uren rust aangebroken waren, vond ik in ons logies wel tien centimeter water, dat door de deurspleten binnengedrongen was. Na het uitgeschept te hebben, trok ik doodvermoeid naar mijn kooi.

Ik had den indruk, slechts tien minuten te hebben geslapen, toen ik door geroep aan de deur gewaarschuwd werd, dat het één « bel » had geslagen. Ik had een kwartier tijd om weer aan dek te komen.

Ik moest mijn natte oliekleederen weer aantrekken. Dan sloeg het « eight bells », acht

(Zie verder onderaan bladzijde 2.)

FOKKEMAST GROOTE MAST KRUISMAST BEZAANSMAST

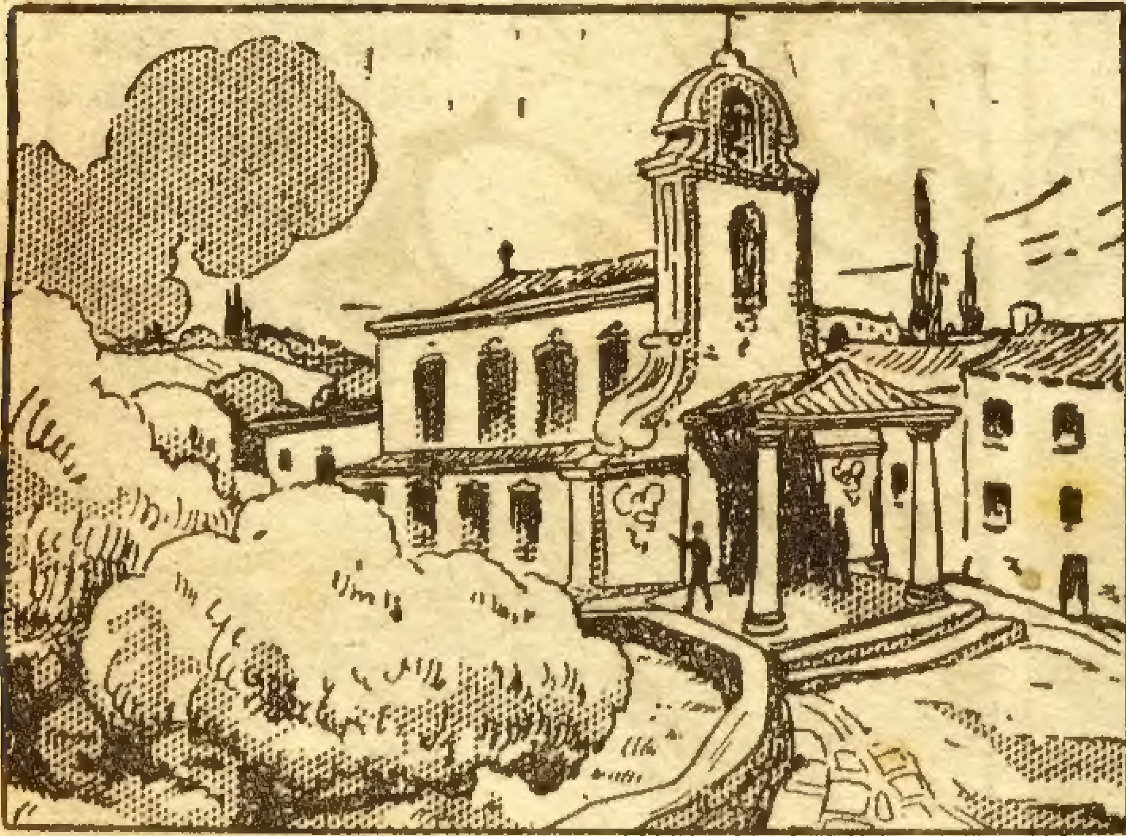
VOOR-ROYAL
GROOTE ROYAL
KRUIS-ROYAL
VOOR-BOVENBRAMZEIL
GROOT BOVENBRAMZEIL
KRUIS-BOVENBRAMZEIL
VOOR ONDERBRAMZEIL
GROOT ONDERBRAMZEIL
KRUIS ONDERBRAMZEIL
BOEGSPRIET
VOOR-BOVENMARSZEIL
GROOT BOVENMARSZEIL
KRUIS BOVENMARSZEIL
VOOR-ONDERMARSZEIL
GROOT ONDERMARSZEIL
KRUIS-ONDERMARSZEIL
FOK
GROOTZEIL
BAGIJN
GAFFELTOPZEIL
BOVEN-BEZAAN
ONDER-BEZAAN



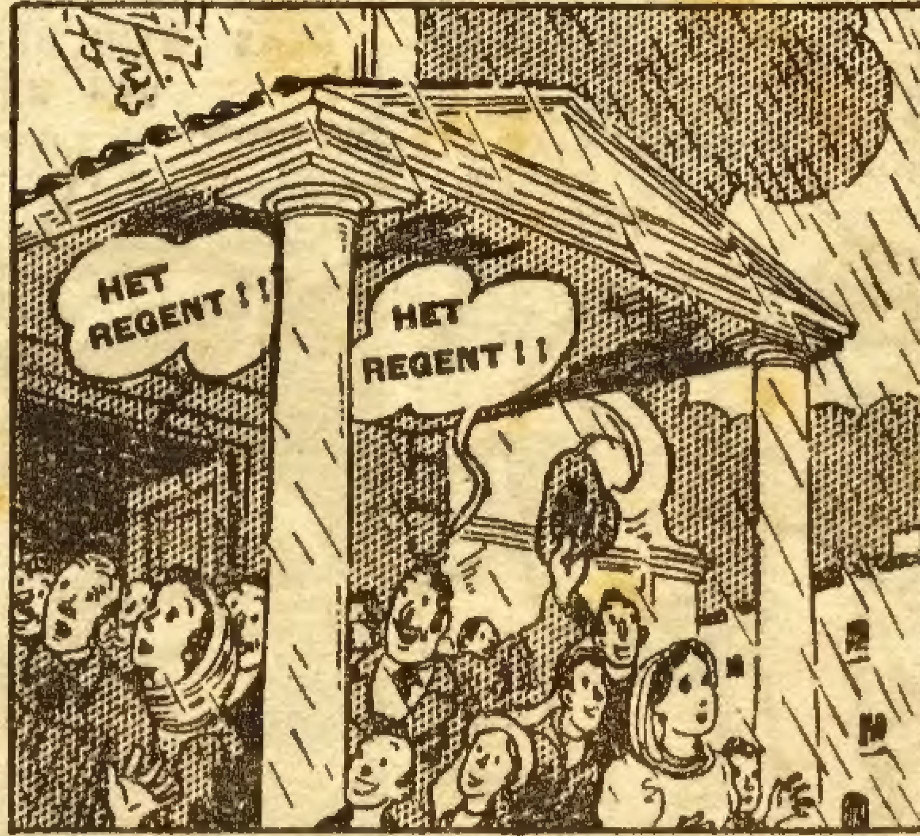














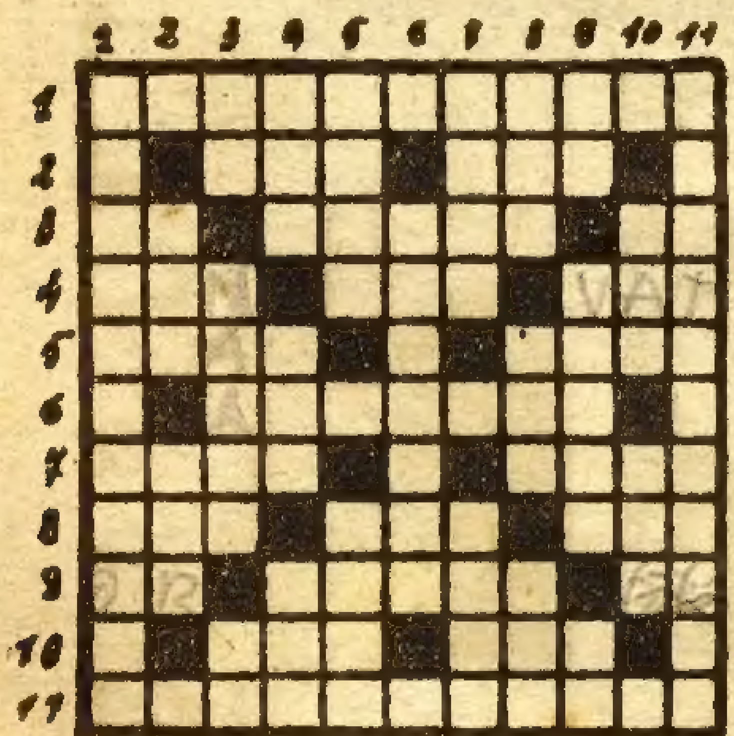








ONZE KRUISWOORDRAADSELS



KRUISWOORDRAADSEL Nr. 120.

HORIZONTAAL :

1 : Zaak, het geloof betreffende. — 2 : Haarklisje. - Kruik, kan. — 3 : Zoogster. - Tuinzangvogel. - Meisjesnaam. — 4 : Klem. - Pulverig, inul. - Ton. — 5 : Stad in Oud-Italië. - Onbepaald telwoord. — 6 : Zuigend drinken. — 7 : Meubel. - Italiaansch bioloog (1626-1697). — 8 : Meisjesnaam. - Welhaast. - Kloosterzuster. — 9 : Goud (in het Fransch). - Keukengerief. - Guido Gezelle. — 10 : Hollandsch schilder (1613-1675). - Stroom in Duitschland. — 11 : De Lage Landen bij de Zee.

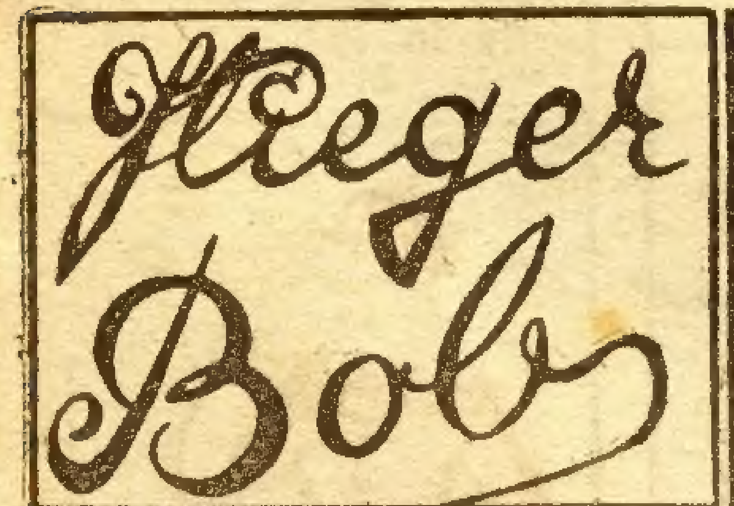
VERTIKAAL :

1 : Symbool der grafelijke waardigheid. — 2 : Drukmodel, pochoir. - Zangwijze. — 3 : Laatstleden. - Rivier in de provincie Namen. - Dienstdoende. — 4 : Familielid. - Tweede zangstem. - Huisdier. — 5 : Gele verfsoort. - Aan een huis, ingang. — 6 : Stadje aan de samenvloeiing van Ruhr en Rijn. — 7 : Reeks. - Tijdperk. — 8 : Dorpel. - Afgelegen. - Visschersgerief. — 9 : Reeds. - Moerassen. - Noord-Duitschland. — 10 : Vloeimest. - Groote, wreede hond. — 11 : Ommekeeren, veranderingen.



	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1		B	E	P	R	O	E	V	E	N	
2	B		B	I	E		V	A	L		G
3	E	M		A	B	T	E	N		B	E
4	R	I	O		U	U	R		M	O	M
5	A	N	N	A	S		E	L	I	A	S
6	N		E	A				E	N		H
7	D	R	E	N	K		K	I	O	T	O
8	I	E	R		A	A	R		S	A	R
9	N	I		A	L	L	E	N		M	E
10	E		E	R	F		T	IJ	D		N
11		G	R	A	F	M	A	D	E	N	

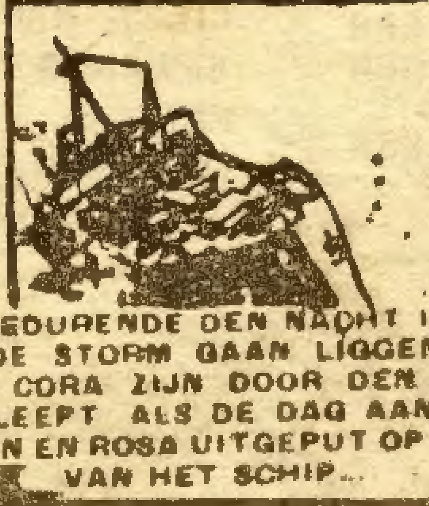
OPLOSSING VAN Nr. 119.















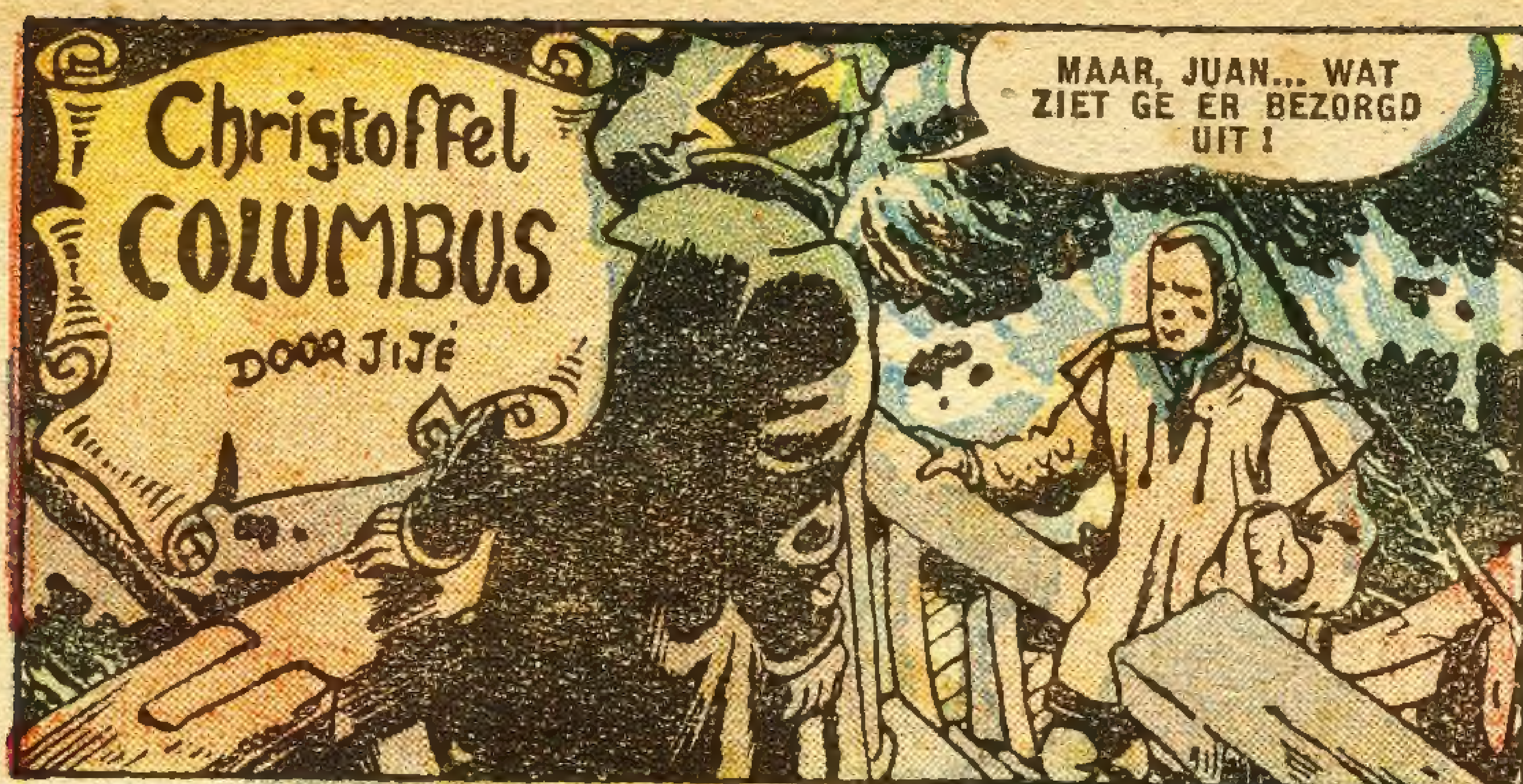


















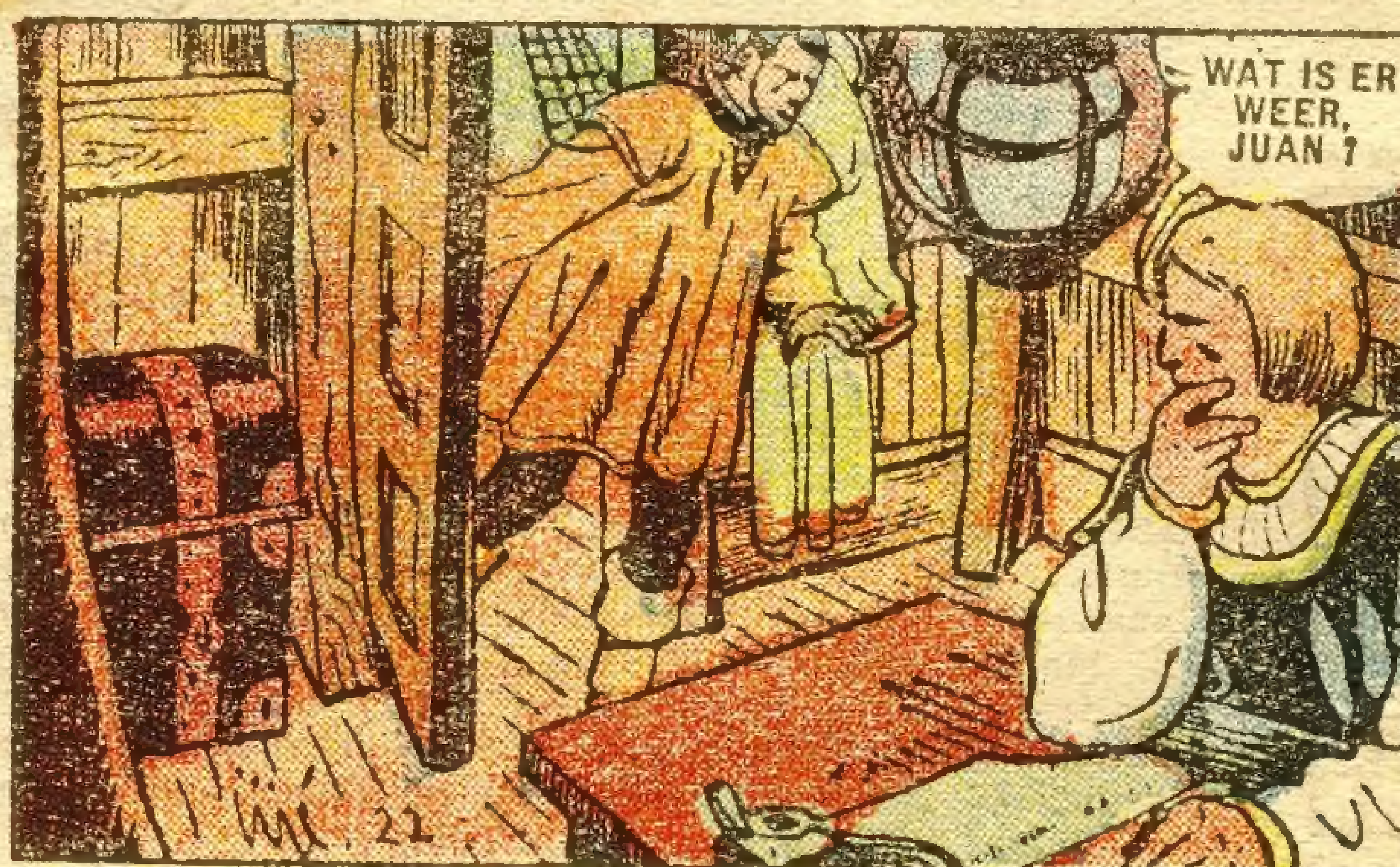














(Vervolgt.)

DE AVONTUREN VAN ROBBEDOES (vervolg)







(Vervolgt.)



Uitg. J. Dupuis, Zonen en Co., Ommeganckstr. 21, Antwerpen. — H. R. Antwerpen 79.317.